Gemeente Montfoort



Startnotitie Parkeerbeleid 2028 -2038

September 2026

1. Aanleiding

Deze startnotitie markeert de start van de actualisatie van het parkeerbeleid voor de gemeente Montfoort. Het parkeerbeleid beschrijft hoe de gemeente de beschikbare parkeerruimte verdeelt en inzet ten behoeve van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In 2025 heeft de gemeenteraad het Mobiliteitsplan 2025-2035 vastgesteld. In de uitvoeringsagenda van dit plan is opgenomen dat het parkeerbeleid in 2026 wordt geactualiseerd. Deze actualisatie geeft uitvoering aan deze afspraak en zorgt ervoor dat het parkeerbeleid weer aansluit bij de actuele ontwikkelingen en ambities van de gemeente.

Het huidige parkeerbeleid dateert uit 2009. Sindsdien zijn de mobiliteitsbehoefte, het autobezit, de woningbouwopgave en de maatschappelijke verwachtingen ten aanzien van duurzame mobiliteit aanzienlijk veranderd. Tegelijkertijd neemt de druk op de openbare ruimte toe en wordt het steeds moeilijker om extra parkeercapaciteit te realiseren. Hierdoor ontstaat een grotere noodzaak om de beschikbare ruimte zorgvuldig af te wegen en toekomstbestendige keuzes te maken.

Naast de uitvoering van het Mobiliteitsplan zijn er meerdere redenen om het parkeerbeleid op korte termijn te actualiseren:

- De parkeerdruk in delen van Montfoort en Linschoten wordt als hoog ervaren, waardoor de bereikbaarheid van voorzieningen onder druk staat.
- Door een hoge parkeerdruk wordt regelmatig fout geparkeerd, wat gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten, afvalinzameling en de verkeersveiligheid.
- De huidige parkeernormen dateren uit 2020 en sluiten mogelijk niet meer aan bij de actuele ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen.
- Voor toekomstige woningbouw-, economische en maatschappelijke ontwikkelingen is een actueel parkeerbeleid noodzakelijk.
- Het huidige parkeerfonds staat onder druk doordat de mogelijkheden voor het realiseren van aanvullende parkeerplaatsen in de openbare ruimte beperkt zijn. Hierdoor is er een noodzaak om te onderzoeken of een alternatief financieringsinstrument, zoals een mobiliteitsfonds, beter aansluit bij toekomstige ontwikkelingen.
- Het parkeerbeleid raakt direct aan andere beleidsvelden, waaronder de Omgevingsvisie, het Volkshuisvestingsprogramma, ruimtelijke ontwikkeling en duurzame mobiliteit. Het mobiliteits- en parkeerbeleid vormt een belangrijke bouwsteen voor deze beleidsvelden. Gezien de planningen van deze trajecten is tijdige actualisatie noodzakelijk.
- Regionale woningbouwontwikkelingen, waaronder Rijnenburg en de Regiopoort Woerden, kunnen invloed hebben op de bereikbaarheid van Montfoort.
- Nationale en internationale klimaatdoelstellingen vragen om een verdere stimulering van duurzame vervoerswijzen en een efficiënter gebruik van de openbare ruimte.

De combinatie van ruimtelijke groei, toenemende parkeerdruk, veranderende mobiliteitsbehoeften van inwoners en de ambities uit het Mobiliteitsplan maakt actualisatie van het parkeerbeleid noodzakelijk. Alleen met een actueel beleidskader kan de gemeente ook in de toekomst keuzes maken die bijdragen aan bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en een efficiënte benutting van de openbare ruimte.

2. Doelstelling

Het doel van dit project is het vaststellen van een integraal, uitvoerbaar en toekomstbestendig parkeerbeleid voor de periode 2028-2038, waarmee de gemeente kan sturen op bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en een efficiënte benutting van de openbare ruimte.

Het geactualiseerde parkeerbeleid moet:

- bijdragen aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen, woningen en bedrijven;
- zorgen voor een leefbare en aantrekkelijke openbare ruimte;
- aansluiten bij de ambities uit het Mobiliteitsplan 2025-2035 en de Omgevingsvisie;
- ruimte bieden aan woningbouw- en economische ontwikkelingen;
- een duidelijk kader bieden voor parkeernormen, parkeerregulering en parkeerfondsen;
- bijdragen aan een duurzame en verkeersveilige mobiliteitstransitie.

3. Beoogd resultaat

De actualisatie resulteert in:

- Een Nota Parkeerbeleid 2028-2038.
- Geactualiseerde Nota Parkeernormen 2027.

4. Uitgangspunt: Duurzaam Bereikbaar

In het coalitieakkoord is de ambitie opgenomen om samen te werken aan een sterk, bereikbaar en leefbaar Montfoort en Linschoten. In de Omgevingsvisie Montfoort wordt deze ambitie vertaald naar een toekomstbestendige gemeente met vitale kernen in een waardevol landschap.
Het Mobiliteitsplan 2025-2035 hanteert daarbij het STOMP-principe, waarbij prioriteit wordt gegeven aan lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en vervolgens de auto. Het parkeerbeleid vormt één van de belangrijkste sturingsinstrumenten om deze mobiliteitsambities te ondersteunen.

Het parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een instrument om de gemeentelijke mobiliteitsdoelen te realiseren. Daarbij wordt gestreefd naar een evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid, economische vitaliteit en zorgvuldig gebruik van de schaarse openbare ruimte.

z.o.z.

5. Kaders

De gemeente kan de bereikbaarheid niet zelfstandig beïnvloeden. Ontwikkelingen op nationaal, provinciaal en regionaal niveau hebben directe gevolgen voor de mobiliteit binnen Montfoort en Linschoten. Het parkeerbeleid dient daarom aan te sluiten op deze hogere beleidskaders. In tabel 1 zijn voorbeelden van beleidskaders weergegeven.

Niveau	Kaders
Landelijk	NOVI, Mobiliteitsvisie 2050, Klimaatakkoord, Bkl
Provinciaal	Omgevingsvisie Utrecht, Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029
Regionaal	NOVEX Groene Hart, Integraal Ruimtelijk Perspectief Regio Utrecht
Lokaal	Omgevingsvisie Montfoort, Mobiliteitsplan 2025-2035

Tabel 1. Voorbeelden van beleidskaders

6. Het proces om parkeerbeleid te actualiseren

Voor de actualisatie van het parkeerbeleid wordt een gefaseerde aanpak voorgesteld.

Fase 1 - Kaderstelling
In deze fase worden de projectaanpak, kaders en benodigde middelen vastgesteld.

Resultaat: vastgestelde startnotitie, bestuurlijke kaders en beschikbaar budget.

Fase 2 - Onderzoek en analyse
In deze fase wordt de huidige situatie in beeld gebracht en worden oplossingsrichtingen onderzocht. De onderzoeksvragen in bijlage 1 vormen hierbij het uitgangspunt.

Activiteiten:
- parkeeronderzoek;
- parkeerbalans;
- analyse van knelpunten;
- juridische en beleidsmatige toetsing;
- verkenning van oplossingsrichtingen.

Resultaat: onderzoeksrapport met analyses, conclusies en mogelijke beleidsopties.

Fase 3 - Participatie en dialoog
In deze fase worden belanghebbenden betrokken bij de beleidsvorming.

Activiteiten:
- stakeholderanalyse;
- interviews;
- enquêtes;
- bijeenkomsten met belanghebbenden.

Resultaat: participatieverslag en input voor beleidskeuzes.

Fase 4 - Beleidsontwikkeling
In deze fase worden de beleidskeuzes uitgewerkt.

Activiteiten:
actualiseren parkeernormen;

- uitwerken maatregelenpakket;
- opstellen financiële paragraaf;
- opstellen concept parkeerbeleid.

Resultaat: concept Nota Parkeerbeleid 2028-2038.

Fase 5 - Besluitvorming
In deze fase vindt de bestuurlijke besluitvorming plaats.

Activiteiten:

- bestuurlijke behandeling;
- terinzagelegging door het college;
- verwerken van zienswijzen;
- definitieve vaststelling door de raad.

Resultaat: vastgestelde Nota Parkeerbeleid 2028-2038.

7. Planning

Aan de hand van de fasen is de onderstaande planning gemaakt.

Periode	2026	2027			
Activiteit	**Q4**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**
Fase 1 – Kaderstelling					
Fase 2 – Onderzoek en analyse					
Fase 3 – Participatie en dialoog					
Fase 4 – Beleidsontwikkeling					
Fase 5 – Besluitvorming					

Tabel 2 planning

Om een goede analyse te doen vindt ook een parkeerdrukonderzoek plaats. Daarbij wordt op verschillende momenten van de dag de parkeerdruk gemeten in de binnenstad van Montfoort en de dorpskern van Linschoten. Dit onderzoek vindt al plaats in oktober 2026, omdat het om technische redenen anders pas in het tweede kwartaal van 2027 zou kunnen worden uitgevoerd.

8. Participatieaanpak

De ‘Participatieverordening gemeente Montfoort 2026’ schrijft voor dat voor bij beleidsvorming participatie noodzakelijk is. Het doel van participatie is het vroegtijdig betrekken van belanghebbenden bij de beleidsvorming, het vergroten van het draagvlak en het benutten van lokale kennis en ervaring. Hierdoor kunnen beleidskeuzes beter worden onderbouwd en maatschappelijke weerstand zoveel mogelijk worden beperkt. Het helpt om specifieke projecten soepeler te laten verlopen en conflicten in een vroeg stadium te voorkomen. In de fase 2 tot en met 5 zullen er verschillende vormen van participatie plaats vinden. De participatie voor de oude kern van Linschoten en de binnenstad van Montfoort zullen apart worden uitgevoerd. Een participatieplan zal te zijner tijd aan het college ter besluitvorming worden voorgelegd.

9. Financiën

Om tot een vastgesteld parkeerbeleid voor de binnenstad van Montfoort en de oude kern van Linschoten te komen, zijn er onderzoeken, adviezen en participatietrajecten nodig. Voor de uitvoering van de onderzoeken, juridische analyses, participatietrajecten en beleidsontwikkeling is externe expertise noodzakelijk. Het benodigde budget hiervoor van €75.000 wordt beschikbaar gesteld in de programmabegroting 2027.

Bijlage 1 Onderzoeksvragen

1. Dataverzameling

We verzamelen en analyseren allerlei data over de beschikbare parkeerplaatsen in onze en hoe de druk in Montfoort en Linschoten is verdeeld. Hierbij onderzoeken we bijvoorbeeld de volgende vragen:

- Hoe hoog is de actuele parkeerdruk in de binnenstad van Montfoort en de dorpskern van Linschoten op representatieve momenten (werkdagen, koopavonden, weekend)?
- Welke inzichten leveren CBS-gegevens (zoals autobezit per huishouden en demografie) op over het parkeergedrag en de parkeerbehoefte in de binnenstad?
- Hoe ziet de theoretische en praktische parkeerbalans eruit per deelgebied?
- In hoeverre worden bestaande parkeerterreinen en parkeerplaatsen op eigen terrein momenteel benut?

2. Parkeernormen en parkeerfonds

We onderzoeken welke parkeernormen passend zijn voor Montfoort en Linschoten en welke alternatieven er zijn voor het huidige Parkeerfonds. Hierbij gebruiken we gegevens van kennisinstituut CROW. Hierbij willen we onder andere de volgende vragen beantwoorden:

- Welke auto- en fietsparkeernormen zijn passend voor Montfoort en Linschoten om ruimtelijke ontwikkelingen kwalitatief mogelijk te maken?
- Welke alternatieven voor autogebruik (zoals deelmobiliteit of ov-voorzieningen) kunnen juridisch en praktisch worden ingezet bij omgevingsplannen?
- Onder welke voorwaarden en via welke juridische constructie kan het huidige Parkeerfonds worden omgevormd tot een breder en flexibel Mobiliteitsfonds?

3. Inrichting

We onderzoeken maatregelen voor het verbeteren van de inrichting, waaronder het verwijzen van autoverkeer naar de parkeerplaatsen rondom Montfoort en Linschoten. Hierbij beantwoorden we onder andere de volgende vragen:

- Welke kansen en mogelijkheden zijn er in de toekomst om meer parkeerplaatsen te realiseren rond de binnenstad van Montfoort en de dorpskern van Linschoten?
- Hoe zorgen we voor een effectief parkeerverwijssysteem naar de parkeerplaatsen rond Montfoort en Linschoten om ‘zoekverkeer’ te beperken? Welke mogelijkheden zijn er om dit parkeerverwijssysteem dynamisch te maken, zodat bezoekers weten op welke parkeerterreinen vrije plaatsen zijn en zoekverkeer kan worden verminderd?
- Hoe kan de inrichting worden verbeterd voor de logistieke keten (laden & lossen)?
- Welk nieuw beleid is nodig voor het inrichten van algemene gehandicapten-parkeerplaatsen, en gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken?

4. Regulering

De parkeerdruk in de binnenstad van Montfoort is hoog. Daarom kent Montfoort op dit moment al parkeerregulering in de vorm van diverse blauwe zones. We onderzoeken hoe wijziging van de blauwe zones kan bijdragen aan het verdelen van de parkeerruimte tussen bewoners en bezoekers. Daarbij beantwoorden we onder andere de volgende vragen:

- Welke alternatieven voor de huidige blauwe zones zijn denkbaar, kansrijk en passend voor de knelpunten in Montfoort?
- Op welke manier kan wijziging van de huidige blauwe zones bijdragen aan het verdelen van de (schaarse) parkeerruimte tussen bewoners en bezoekers?
- Welke vorm van regulering is effectief om bezoekers die lang parkeren (meer dan 2 uur) te verwijzen naar de parkeerterreinen rond de binnenstad?
- Hoe kan regulering bijdragen aan effectiever gebruik van bestaande parkeerterreinen en -plaatsen op eigen terrein?

5. Handhaving en financiën

Voor een effectieve parkeerregulering is handhaving nodig als sluitstuk. We onderzoeken hoe de handhaving kan worden verbeterd en welke financiële middelen hiervoor nodig zijn. Ook onderzoeken we de financiële impact van de verschillende oplossingsrichtingen die naar aanleiding van deze startnotitie worden onderzocht.

- Welke lasten zijn gemoeid met handhaving (eigen BOA of uitbesteed) en wat is de meest kosteneffectieve handhavingsstrategie?
- Wat is de financiële impact (investeringen, structurele exploitatielasten en potentiële inkomsten) van de verschillende voorgestelde oplossingen?